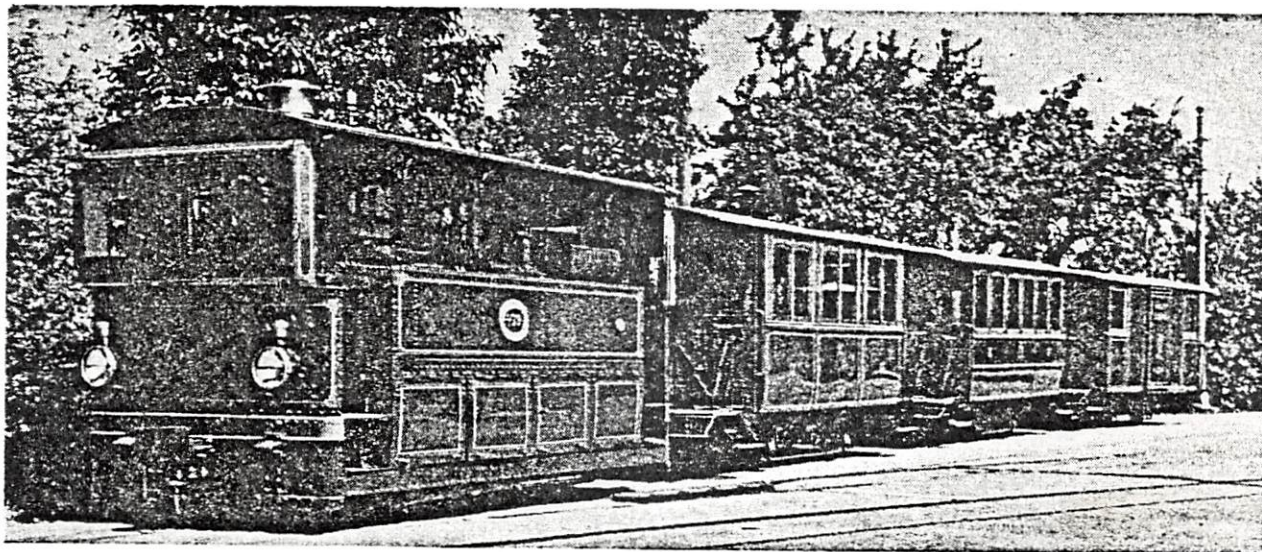


# BULLETIN D'INFORMATION DE L'ASSOCIATION POUR LE MUSÉE DU TRAMWAY A. S. B. L.

Siège Social : 222, Avenue de la Couronne, Bruxelles 5 - C. C. P. : 44980.



(Photo R. Pletinckx)

## PRESENCE DU TRAMWAY

*Troisième  
Année*

*Numéro 12*

OCTOBRE 1964

### SOMMAIRE :

- Les lignes vicinales de Mons et du Borinage
- La numérotation des voitures vicinales
- Historique des Tramways Bruxellois
- La motrice 717 de la C. G. I. T.
- Les Tramways Verviétois
- Documents photographiques
- Les chemins de fer départementaux des Ardennes
- Le tram de Fouron-le-Comte
- Actualités et vie de l'association

LES LIGNES VICINALES DE MONS ET DU BORINAGE  
UNE HISTOIRE DE 75 ANS  
(suite 9)

par P. DEHON

CHAPITRE V - LA PERIODE CONTEMPORAINE (1930- 1964)

Il n'est pas arbitraire de fixer à 1930 le début de la période contemporaine des lignes vicinales de Mons et du Borinage : c'est en effet à cette date que ce réseau prend l'essor particulier qui le conduira rapidement à son apogée; non seulement la ligne Mons - Boussu est-elle intégrée depuis peu dans le complexe vicinal borain, mais encore entame-t-on de nouvelles et importantes électrifications - les premières depuis les débuts de l'époque du monophasé!

C'est encore à ce moment qu'apparaissent les voitures motrices des types 9920 et standard, ainsi que les premiers autorails.

En un mot, le réseau de Mons-Borinage prend la forme que nous lui avons tous connue récemment.

1. - Les années 1930, période des grandes électrifications.

Le 1er février 1929, l'organisation des services se présentait comme suit:

a) lignes électriques :

- Mons - Boussu : toutes les 15 minutes;
- Mons - Pâturages (Pl.St.Pierre) : toutes les 30 minutes; aux heures de pointe : toutes les 15 minutes entre Frameries et Pâturages;
- Mons - Eugies - Wasmes (rue de Maubeuge): toutes les 30 minutes;
- St.Ghislain - Wasmes - Quaregnon : toutes les 30 minutes; dans l'après-midi : toutes les 15 minutes.

b) lignes vapeur :

- Mons - Ghlin - Baudour;
- Mons (Palais de Justice) - Casteau;
- Mons - Havré;
- Mons - Bray;
- Mons - Harveng - Givry - Estinnes et Mons - Harveng - Quévy - Havay - Givry;
- Frameries - Harveng - Quévy (dépôt);
- Harveng - Quévy (dépôt) - Quévy (Nord-Belge) - Eugies;
- Boussu - Dour - Fayt-le-Franc (frontière);
- Quiévrain - Roisin;
- Quiévrain - Montreuil-sur-Haine - Pommerœul (canal);
- St.Ghislain - Stambruges - Quevaucamps (dépôt);
- St.Ghislain - Baudour - Lens;
- Soignies - Enghien, Soignies - Lens et Lens - Enghien;
- Casteau - Horrues (Ardoisier);
- Casteau - Bracquegnies.

Le vaste programme d'électrification de la S.N.C.V. sera entamé, dans toute la Belgique, en 1930; les lignes visées par cette modernisation seront équipées de la suspension caténaire, afin de faciliter les grandes vitesses attendues des voitures Standard. Dans la région qui nous occupe, Mons - Maisières sera la première section à bénéficier du nouveau mode d'électrification, et cela dès le 14 août 1930. Elle sera desservie par le matériel rou-

lant du Borinage.

A dater de ce moment, les services électriques seront désignés par une lettre, différente selon la destination de la ligne :

- M : Mons - Maisières
- B : Mons - Boussu
- P : Mons - Pâturages (Pl. St. Pierre)
- E : Mons - Eugies - Wasmes (rue de Maubeuge)
- S/W : St. Ghislain - Wasmes - Quaregnon;

ce dernier service roulera sous la plaque S dans le sens St. Ghislain - Wasmes, et sous la plaque W au retour.

Le 24 décembre 1930, la ligne Mons - Bray sera électrifiée et exploitée sous la lettre C, ceci en prévision de son extension future vers Charleroi. Sur le territoire de Mons, l'ancien itinéraire "vapeur" est, par la même occasion, considérablement modifié par:

- 1°) la création d'une traversée est-ouest de Mons, avec desserte de la Grand'Place, par la pose de deux nouveaux tronçons de ligne entre, d'une part, la Place Léopold (Place de la Gare) et la rue des Capucins, et d'autre part, la Grand'Place et la rue de la Biche;
- 2°) le redressement de l'itinéraire entre les arrêts de St. Fiacre et de St. Barthélémy (Crêmerie), par la pose d'une nouvelle section de ligne le long de la chaussée de Binche; permettant ainsi l'abandon de l'ancien trajet qui opérerait un détour par la chaussée du Roeulx.

L'exploitation de la ligne C est assurée par les trois motrices Standard 9777 à 9779. Le 15 février 1931, suite à la création entre Bray (Barrière) et Binche d'une section de ligne entièrement neuve, le service peut être prolongé jusqu'à Binche et fusionné avec la ligne 78 qui relie cette dernière localité à Charleroi.

Entre Mons et Charleroi, le service se fait toutes les heures par des trains répertoriés, dans les indicateurs, sous l'indice MC, mais qui en réalité sont munis d'une plaque sans indice et mentionnant uniquement "Charleroi rue de Turenne - Binche - Mons place Léopold". Entre Binche et Charleroi, le service est renforcé par les trains de la ligne 78, créant ainsi sur cette section une fréquence de 30 minutes.

Entretemps, dans le Borinage, il avait été procédé à l'électrification de Boussu - Dour, inaugurée le 7 février 1931 par des tramways à plaque D (Mons - Dour). Le 31 octobre de la même année, l'électrification sera poussée de Dour à Fayt-le-Franc, permettant ainsi la mise en service d'une relation directe, sous indice F, entre Mons et la frontière.

Le 1er septembre 1931, l'électrification est appliquée à la ligne Mons - Havré (H), suivie de Mons - Ghlin (G) le 20 octobre et de Ghlin - Baudour (R) le 19 décembre.

Entre décembre 1931 et mars 1932, le matériel utilisé sur ces lignes et provenant de l'ancien réseau borain sera rajeuni grâce à la mise en service d'une série de 20 nouvelles motrices à deux essieux, série 9920 à 9939. Ce matériel, classique pour l'époque, avait été construit par les ateliers "La Dyle" à Louvain; chaque motrice comportait deux moteurs MTV. 525. Ces véhicules resteront attachés au Borinage pendant 30 ans, pour devenir ensuite voitures de travaux sur les différentes lignes du Hainaut.

Le 1er mai 1932, la S.N.C.V. électrifie la section Maisières - Casteau, réalisant ainsi une ligne Mons - Casteau portant plaque A. La même année, le service H est prolongé, par une nouvelle section de ligne, de la Place d'Havré à la station d'Havré-Ville : c'est la première étape de la future jonction ferrée Mons - La Louvière. La seconde étape voit le jour le 12 août 1933, par le prolongement de la voie et son électrification jusqu'à Maurage-Place; les trains de la relation Mons - Maurage portent l'indice L, eu égard à l'extension projetée vers La Louvière. Un an plus tard, le 1er juillet 1934, prolongement de la ligne L de Maurage-Place à Maurage-Etincelle.

C'est en 1934 également que sera dédoublée l'itinéraire Mons Pl. Léopold - Mons Grand'Place, par la pose d'une ligne suivant les rues des Clercs, du Chapitre et de la Moussière. Cette nouvelle liaison sera parcourue dans le sens Grand'Place - Place Léopold, l'ancienne étant réservée aux tramways circulant dans le sens Place Léopold - Rue des Capucins - Grand'Place.

L'année suivante, soit le 31 août 1935, inauguration d'une petite extension entre Mons (Bois d'Havré) et Obourg; directement exploitée à l'électricité, elle sera desservie par le service O : Mons - Obourg. Ceci entraîne, le même jour, la suppression du service H.

Le 1er août 1936 verra l'inauguration de la ligne Mons - La Louvière - Jolimont - Anderlues, suite à l'achèvement de la jonction entre Maurage-Etincelle et Bracquagnies. Cet itinéraire sera assuré par un service pourvu d'un numéro (31).

C'est en effet au cours de la même année 1936 que le groupe du Hainaut avait rationalisé la désignation de toutes ses lignes électriques, selon le principe suivant : les lettres du réseau de Mons-Borinage sont remplacées par des numéros pris entre 1 et 29. Le réseau du Centre se voit affecter les numéros 30 à 40, et celui de Charleroi les numéros 41 à 99.

Voici la table de conversion des différents indices des lignes du Borinage;

P = 1; E = 2; S/W = 4; B = 6; D = 7; F = 8; G = 10; R = 11;  
M = 14; A = 15; O = 16; L = 17 (ce dernier service sera remplacé par 31 après quelques semaines); MC = 90.

Dans le domaine du matériel roulant, on verra successivement la mise en service de Standard métalliques sur la ligne MC (série 10078-10082, en 1935), puis sur la ligne 31 (série 10163-10187, en 1936). A la même époque, le groupe du Hainaut assure la modernisation de son ancien matériel remorqué à 2 essieux et à bissels : ces voitures recevront une nouvelle caisse à 3 ou à 4 grandes baies. De nouvelles remorques De Rechter à quatre baies (série 19233-19250) feront leur apparition sur les lignes 31 et 90 dès 1937. L'année suivante, les Standard en bois 9777-9779 et les métalliques 10078-10082 seront transférées à Anvers.

Du côté des lignes non électrifiées, il faut noter la conversion progressive des services vapeur pour voyageurs en services "autorail". Un premier essai dans ce sens avait déjà été tenté au moyen de l'AR. 4, entre 1930 et 1932, sur la ligne Mons - Casteau. Il sera suivi de la mise en service des AR. 11 et 12 (Büssing) le 6 juin 1932 sur la ligne Mons - Quévy et extensions. Mais il faudra attendre 1935 et les premiers autorails métalliques pour voir s'opérer sur une plus grande échelle la reconversion des services vapeur en services AR.

A la fin de ce texte, nous publions le tableau complet des AR du réseau de Mons-Borinage au cours de l'avant-guerre. Quoique imputés pour la plupart à d'autres lignes du Hainaut, ces autorails n'en étaient pas moins susceptibles de rouler sur le réseau de Mons-Borinage, les imputations figurant à ce tableau étant purement théoriques. Il était courant de voir à Quévy, à Cas-teau ou à St.Ghislain des AR officiellement affectés à Tournai, à Roisin ou à Chimay, et vice-versa.

Nous avons vu que les années 1930-1936 avaient été principalement marquées par l'électrification de lignes situées dans la banlieue de Mons et par la création de la jonction directe avec La Louvière. Les années 1937-1941, pour leur part, se signaleront par la constructions de nouvelles extensions dans le Borinage proprement dit, et tout particulièrement dans la région de Boussu : c'est ainsi que le 10 avril 1937 verra la création d'une extension électrique entre Boussu (Vedette) et Boussu-Bois (Temple) et le prolongement de la ligne 6 jusqu'à ce dernier point. Le 15 septembre de la même année, nouvelle extension de cette ligne entre Boussu-Bois (Temple) et Dour (Trichères). Ensuite, la S.N.C.V. entame au départ de Boussu-Bois (Temple) la construction de la jonction avec Wasmes (Orphéon) : le 1er février 1938, la ligne est inaugurée entre Boussu-Bois (Temple) et Warquignies (Garage) et parcourue par un service nouveau, portant le n° 9 et venant de Dour (Trichères). Le terminus de la ligne n° 6 est ramené à Boussu-Bois (Temple).

Un mois plus tard, le 1er mars, la ligne 9 est prolongée de Warquignies à Wasmes (rue Royale).

Les deux derniers kilomètres de ligne restant à poser pour atteindre Wasmes (Orphéon) et rejoindre la ligne 2, ne verront pas le jour avant trois ans, les importants travaux de terrassement exigés par cette section allant encore être freinés par l'incidence de la seconde guerre : c'est seulement le 1er avril 1941 que ces travaux seront achevés, permettant ainsi l'exploitation, sous le n° 2, d'une nouvelle relation Mons - Dour via Eugies, Wasmes et Warquignies. Le service n° 9 disparaîtra par la même occasion.

Il convient encore de signaler qu'entretemps, le 1er août 1938 avait vu l'inauguration d'une autre extension électrique nouvelle : Quaregnon (Etat) - Baudour (Douvrain), qui sera desservie par une ligne portant le n° 5 et unissant St. Ghislain à Baudour par Wasmes, Pâturages et Quaregnon.

-----

ANNEXE : LE MOUVEMENT DES AUTOPAILS DU HAINAUT AVANT LA GUERRE .

N <sup>OS</sup> des véhicules	date de mise en service	première affectation	seconde affectation(éventuelle)avec date du transfert
AR. 11	6- 6-1932	Lignes du Borinage	
AR. 12	- "	"	
AR. 46	15- 8-1933	Lignes du Borinage	---
AR. 65	15-12-1933	Banlieue de Tournai	---
AR. 66	"	"	---
AR. 68	"	"	---
AR. 70	1-12-1933	Montignies-le-Tilleul Thuillies	Banlieue de Tournai (1937)
AR. 71	15-12-1933	"	" "
AR. 87	1- 4-1934	Banlieue de Tournai	Lignes des Flandres (1937)
AR. 91	11- 7-1934	St.Ghislain - Hautrage	---
AR. 92	1-10-1934	Banlieue de Tournai	Lignes des Flandres (1937)
AR. 97	15- 8-1934	"	---
AR. 98	11- 7-1934	St.Ghislain - Hautrage	
AR. 127	- 1934	Lignes du Borinage	
AR. 128	- 1935	Quiévrain - Roisin	Lignes du Namurois (1937)
AR. 133	- 1935	"	" "
AR. 134	- 1935	Binche-Beaumont- Bersillies	Melneux-La Roche "
AR. 135	- 1935	"	Lignes du Namurois "
AR. 153	15- 4-1936	Lignes des Flandres	Banlieue de Tournai(1937)
AR. 154	17- 5-1936	" "	" "
AR. 164	- 1936	Lignes du Namurois	Quiévrain - Roisin (1937)
AR. 165	- 1936	"	Binche - Bersillies(1937)
AR. 166	- 1936	"	Quiévrain - Roisin (1937)
AR. 199	19- 1-1936	Baud. - Lens - Bauffe	---
AR. 200	"	Lens - Enghien - Soig.	---
AR. 201	"	"	---
AR. 202	"	"	---
AR. 203	"	Casteau - Bracquegnies	---
AR. 204	"	"	---
AR. 205	4- 2-1936	Chimay - Cul des Sarts	---
AR. 206	"	"	Banlieue de Tournai(avant guerre)
AR. 207	"	Couvin - P <sup>te</sup> Chapelle	---
AR. 208	10- 2-1936	Melneux - Laroche	Binche - Bersillies(1937)
AR. 269	22- 9-1938	Exploitation groupe du Hainaut	---
AR. 270	30- 9-1938	"	---

LA NUMEROTATION DES VOITURES VICINALES (suite 8)

IV) Matériel A.

Voitures-fourgons (voyageurs + bagages) (2000 à 2199)

<u>Séries</u>	<u>Constructeurs</u>	<u>Adjudication</u>	<u>Mise en service</u>
A.2000 - A.2001	Franco-Belge	7- 6-1904	21 et 29-11-1904
A.2002 - A.2003	Internat., B.L.C.	8- 4-1885	11- 9-1885
A.2004	Franco-Belge	7- 6-1904	5-12-1904
A.2005 - A.2009	Verhaegen	28- 1-1891	12-10-1891
A.2010 - A.2013	La Métallurg.	5- 8-1896	24 et 25-11-1897
A.2014 - A.2017	"	3- 3-1897	14- 1-1899
A.2018 - A.2025	Franco-Belge	29-11-1898	1901 - 1903
A.2026	"	7- 6-1904	5-12-1904
A.2027 - A.2033	"	23- 6-1906	1907
A.2034 - A.2039	"	13- 4-1908	15 au 24-12-1908
A.2040 - A.2045	Energie	11- 8-1909	25- 4-1910
A.2045 - A.2047	Atel. Métall.	31-12-1909	1910 - 1912
A.2048 - A.2049	Franco-Belge	8- 3-1912	5- 3-1913
A.2050 - A.2061	"	28- 6-1910	22 au 31-12-1910
A.2062 - A.2067	"	7- 4-1911	30- 9-1911
A.2068 - A.2080	"	8- 3-1912	1913
A.2081	Dyle & Bacalan	22-11-1912	10-12-1913
A.2082 - A.2096	La Constr., Malines	30- 9-1913	1916
A.2097 - A.2099	Baume & Merpent	8- 1-1915	1915 - 1916
A.2100 - A.2101	Franco-Belge	28- 1-1891	22- 8-1891
A.2102 - A.2108	Baume & Merpent	8- 1-1915	1916 - 1917
A.2109 - A.2138	"	20- 8-1919	1920
A.2139 - A.2140	anc. mat. de la Cie Ans	Oreye, repris le	1- 1-1928

V) Matériel A.

Fourgons à bagages (2200 à 2999)

A.2200 - A.2214	Franco-Belge	11-11-1885	1886
A.2215 - A.2229	La Métallurg.	12- 5-1886	1887 - 1888
A.2230 - A.2253	Atel. de Malines	15-12-1886	1887 - 1889
A.2254 - A.2271	Dyle & Bacalan	"	" "
A.2272 - A.2274	Raghenon	28-12-1903	15- 6-1904
A.2275 - A.2277	Dyle & Bacalan	15-12-1886	1889
A.2278 - A.2294	"	1- 2-1888	1890 - 1893
A.2295 - A.2308	Franco-Belge	"	1889 - 1892
A.2309 - A.2312	Métallurgique	22- 3-1893	1893
A.2313 - A.2314	Bailly, Morlanw.	15- 4-1893	12-10-1893
A.2315	Métallurgique	13- 6-1894	14- 1-1895
A.2316 - A.2319	Verhaegen	29- 8-1894	1895 - 1896
A.2320 - A.2326	"	5- 6-1895	1896 - 1897
A.2327	Braine-le-Comte	18-12-1895	26- 5-1897

<u>Séries</u>	<u>Constructeurs</u>	<u>Adjudication</u>	<u>Mise en service</u>
A.2328 - A.2338	Verhaegen	5- 8-1896	1897 - 1898
A.2339 - A.2346	Baume & Marpent	"	" "
A.2347 - A.2348	Verhaegen	"	15- 7-1898
A.2349 - A.2362	Baume & Marpent	3- 3-1897	1899
A.2363 - A.2382	Ragheno	13- 9-1899	1900 - 1901
A.2383 - A.2389	Métallurgique	18- 9-1901	1902
A.2390 - A.2395	Germain	5- 4-1902	1902 - 1903
A.2396 - A.2405	"	14-11-1902	1903
A.2406 - A.2415	Seneffe	"	1903 - 1904
A.2416 - A.2422	Raghéno	28-12-1903	1904
A.2423 - A.2432	"	7- 6-1904	1905
A.2433 - A.2444	Tyberchamps	5- 4-1905	1905 - 1907
A.2445 - A.2462	"	31-10-1905	1906 - 1907
A.2463 - A.2464	Trazegnies	30- 1-1907	1907
A.2465 - A.2466	Tyberchamps	31-10-1905	25- 5- 1906
A.2467 - A.2484	Trazegnies	30- 1-1907	1907 - 1908
A.2485	racheté le 1-5-1907 au Chemin de Fer de Ans - Oreye et extensions (construit en 1890 par La Métallurgique, à Nivelles)		
A.2486 - A.2492	Trazegnies	17- 7-1907	1908
A.2493 - A.2502	"	8- 4-1908	1909
A.2503 - A.2512	Nicaise & Delcuve	23- 9-1908	1909
A.2513 - A.2522	La Brugeoise	"	1910
A.2523 - A.2529	Franco-Belge	31-12-1909	1910
A.2530 - A.2539	Braine-le-Comte	23- 3-1910	1911
A.2540 - A.2552	Droeshout & Windels	12-10-1910	1911 - 1912
A.2553 - A.2570	Germain	6- 9-1911	1912 - 1914
A.2571 - A.2572	anc. mat. de la Compagnie Ans - Oreye & extensions, repris le 1-1-1928.		
A.2800 - A.2802	Franco-Belge	7- 4-1893	18 au 24-8-1893
A.2803 - A.2805	Baume & Marpent	3- 3-1897	14-12-1897
A.2900	Braine-le-Comte	18-12-1895	24- 6-1896
A.2901 - A.2903	Métallurgique	22- 2-1889	16- 8-1890
FIN DES FOURGONS SERIE A.			

LE COIN DES PLUS FERRES .

La S.N.C.V. a connu 3 écartements de voie; mais vous seriez-vous douté qu'un quatrième écartement faillit s'ajouter à la liste? En 1885, en effet, la S.N.C.V. étudiait sérieusement la construction d'une ligne de 50 km. environ, à écartement spécial. Notons, par ailleurs, que ce projet devait rester sans suite : la ligne projetée ne fut construite sous aucune forme.

1) Quel était cet écartement?

2) Quelle était cette ligne?

Bonne chance aux historiographes vicinaux!

# HISTORIQUE DES TRAMWAYS BRUXELLOIS.

---

par Roger Pletinckx

---

suite 6

Le réseau était terminé dès 1874; il comportait une première ligne de l'avenue Marnix (coin de la rue du Luxembourg) au Bois de la Cambre. Celle-ci passait par la rue du Trône, la Place de la Couronne, la rue Malibran, la Place Ste-Croix, la chaussée de Vleurgat et la chaussée de Waterloo. Elle avait son terminus un peu en deça du Rond-Point de l'avenue Longchamp; la longueur du parcours était de 3.350 mètres.

La Compagnie ne tarda pas à abandonner la partie de ligne comprise entre la Place Ste-Croix et le Rond-Point de l'avenue Longchamp.

La deuxième ligne était établie de la Porte de Namur au Rond-Point de la rue de la Loi, et passait par la chaussée d'Ixelles, la chaussée de Wavre, la Place Jourdan, la rue des Rentiers et l'avenue d'Auderghem, soit un parcours de 2.450 mètres.

Ces deux lignes étaient à voie unique avec évitements. Le profil du rail à ornière et le mode de construction de la voie étaient identiques à ceux adoptés par la Compagnie Brésilienne. Les écuries étaient situées dans un immeuble de la chaussée de Wavre, entre les rues du Trône et Godecharle. Un hangar en planches situé rue Goffart, à proximité de la Place de la Couronne, pouvait abriter 16 voitures. Les lignes, de profil assez accidenté, nécessitaient la traction par deux chevaux.

Les voitures étaient de deux types; les premières sortaient des Ateliers Ch. Evrard et étaient entièrement semblables à celles de la Compagnie Brésilienne, peintes en bleu et blanc avec inscriptions or dans le même style que ces dernières. Ces véhicules étaient au nombre de dix (numérotés de 1 à 10).

Quatre voitures plus légères et plus petites portaient les n° 12 à 15; elles furent fournies en 1875 par le même constructeur.

La n° 11 était une voiture ouverte sans toiture, à 7 bancs transversaux à dossiers réversibles. Elle fut très peu prisée du public, aussi la Compagnie se décida à la vendre à un réseau de province.

L'exploitation de ces lignes fut nettement déficitaire, aussi, 3 ans après la reprise par les T.B., c'est-à-dire le 31 décembre 1882, les deux lignes furent supprimées.

## 5. Société Générale des Chemins de Fer Economiques.

Nous avons vu au premier chapitre que les C.F.E. avaient demandé la transformation de la ligne déraillable "Bourse - Etangs-Noirs" en tramway à voie normale, qu'ils exploitèrent dès le 13 septembre 1896. Mais la Compagnie avait sollicité d'autres concessions bien avant cette date et notamment pour la ligne "Bourse - Place Stéphanie"; elle obtint cette dernière concession par un A.R. du 25 janvier 1891.

Le parcours de cette ligne était le suivant : avenue Louise, rues des Quatre-Bras, de la Régence, Van Moer, Watteau, des Minimes, Place du Grand Sablon, ensuite par une rue à créer au travers de l'ancien Palais de Justice (rue Lebeau actuelle), mais provisoirement par les rues de la Paille et de Ruysbroeck; ensuite, rue de l'Hôpital, Place St-Jean, rues Dugesnoy, de l'Homme-Chrétien, du Marché-au-Fromage, de l'Amigo, des Pierres, du Midi, pour aboutir derrière le Palais de la Bourse. Trajet à simple voie, à écartement normal, avec voies d'évitement. Tronçon commun avec les "Tramways Bruxellois" de la Place Stéphanie jusqu'à l'angle des rues de la Régence et Van Moer.

L'exploitation de cette ligne, longue de 2.192 mètres, commença le 10 mars 1892.

La Compagnie sollicita, peu de temps après, l'autorisation de prolonger cette ligne jusqu'à la Place de la Duchesse, ce qui fut accordé par A.R. du 20 mars 1893; elle fut mise en service le 2 septembre de la même année. En 1895, la ligne fut de nouveau prolongée, et ce jusqu'à la rue d'Enghien.

Mais pour permettre à la ligne "Bourse - Stéphanie" de continuer son parcours jusqu'à la Place de la Duchesse, il fallait modifier le point terminus Bourse et transférer celui-ci devant le Palais de la Bourse. Aussi la Compagnie introduisit une nouvelle demande auprès des autorités en stipulant que la ligne " Bourse - Stéphanie " continuerait par la rue des Pierres, bifurquerait au boulevard vers la Bourse et, par la même occasion, une voie de retour parcourrait la rue Henri Maus, permettant ainsi le bouclage (accordé par A.R. du 26 septembre 1896).

Les Chemins de Fer Economiques n'en restèrent pas à ces seules concessions; le quartier Ouest de la ville était pratiquement dépourvu de moyens de communication vers le centre de la capitale, aussi la Société entreprit de nouvelles démarches afin d'obtenir d'autres concessions, vers Jette et Koekelberg. Deux lignes, bientôt, relièrent la Bourse à la station de Koekelberg d'une part, et à la Place Communale de Jette d'autre part; elles furent toutes deux inaugurées le 14 août 1896.

Comme nous l'avons au premier chapitre, les C.F.E. reprirent la concession du dérailable "Porte de Ninove - Gare Rogier" en 1900. Mais seule la partie Place de Brouckère - Gare Rogier fut encore exploitée avec, bien entendu le terminus reporté à la Bourse.

Toutes ces lignes furent prolongées par la suite, mais seulement lors de l'électrification du réseau dès 1904 : nous y reviendrons au chapitre IV.

#### Matériel roulant.

Outre un nombre de 34 voitures ouvertes, dont 16 à six bancs et 18 à cinq bancs, la Compagnie possédait 20 voitures fermées à deux plates-formes, numérotées plus tard aux T.B. de 501 à 520. Ces véhicules furent retirés de la circulation en 1927.

La série des 20 voitures fut construite en 1891 par "La Métallurgique" de Nivelles; leurs longueur et largeur hors-tout ne dépassaient pas 6,46 m. et 2 m.; leur capacité totale de 32 voyageurs se répartissait en 12 places assises et 20 debout (classe unique).

Les sièges étaient disposés longitudinalement, la caisse avait trois fenêtres de chaque côté, dont deux grandes, et une plus petite au centre. Le châssis était déjà du type cage; l'empattement ne dépassait pas 1,40 m. et le poids 2.700 kgs.

Peintes en brun avec soubassement blanc-crème, ces voitures furent rapidement baptisées "trams chocolats" par la population bruxelloise.

#### Tarifs.

La tarification était du type sectionnel de 5 centimes par section avec un minimum de 10 centimes.

Voici les sectionnements appliqués sur les différentes lignes :

- BOURSE - PL. ST. JOSSE : 2.075 mètres - 2 sections :
  1. Bourse - Place du Congrès
  2. Pl. du Congrès - Pl. St. Josse.
- BOURSE - PL. DES ETANGS NOIRS : 1.670 m. - 2 sections :
  1. Bourse - Porte de Flandre
  2. Porte de Flandre - Pl. des Etangs Noirs.
- BOURSE - PL. STEPHANIE : 2.192 m. - 2 sections :
  1. Bourse - Grand Sablon
  2. Grand Sablon - Pl. Stéphanie.
- BOURSE - RUE D'ENGHIEN : 1.907 m. - 2 sections :
  1. Bourse - Porte de Ninove
  2. Porte de Ninove - Rue d'Enghien.
- BOURSE - GARE ROGIER : 4 sections :
  1. Bourse - Rue des Sables
  2. Rue des Sables - Porte de Schaerbeek
  3. Porte de Schaerbeek - Rue Traversière
  4. Rue Traversière - Gare Rogier.
- BOURSE - STATION DE KOEKELBERG : 2.822 m. - 3 sections :
  1. Bourse - Bd. de l'Entrepôt
  2. Bd. de l'Entrepôt - Rue Piers
  3. Rue Piers - Station Koekelberg.
- BOURSE - PL. COMMUNALE JETTE : 3.490 m. - 4 sections :
  1. Bourse - Bd. de l'Entrepôt
  2. Bd. de l'Entrepôt - Rue Piers
  3. Rue Piers - Pont du Chemin de Fer
  4. Pont du Chemin de Fer - Pl. Communale.

Ces sept lignes furent électrifiées progressivement dès 1904; en effet, un A.R. daté du 10 juillet 1903 autorisa la concession du moyen de traction et également le prolongement au-delà des Etangs Noirs d'une ligne vers l'École Communale de Berchem et d'une seconde vers la Place Simonis par la Rue Schmits; mais ceci sera détaillé dans le chapitre IV consacré à l'électrification du réseau.

( à suivre )

---

LES CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX DES ARDENNES (suite)

---

par Ph. CARLIER, d'après une documentation  
aimablement fournie par Monsieur H. MOZAIVE

NOUZONVILLE - GESPUNSART - PUSSEMANGE .

Cette ligne, la deuxième en date du département, fut déclarée d'utilité publique le 9 août 1894, en même temps que celle du Tremblois à Rocroi, et livrée à l'exploitation le 17 août 1896.

La voie établie entièrement en site propre suivait la vallée de la Goutelle, petit affluent de la Meuse, et desservait successivement La Forge, La Cachette, Froidefontaine puis le village de Neufmanil pour atteindre Gespunsart (7,9 km.).

En vue d'opérer la jonction avec le réseau de la S.M.C.V., il fut décidé de substituer l'écartement métrique à l'écartement de 0,80 m. Les travaux débutèrent le 12 avril 1902 par la pose d'un troisième rail, et c'est le 23 mai de l'année suivante que circula le premier convoi sur le nouvel écartement, entre Nouzonville et Gespunsart.

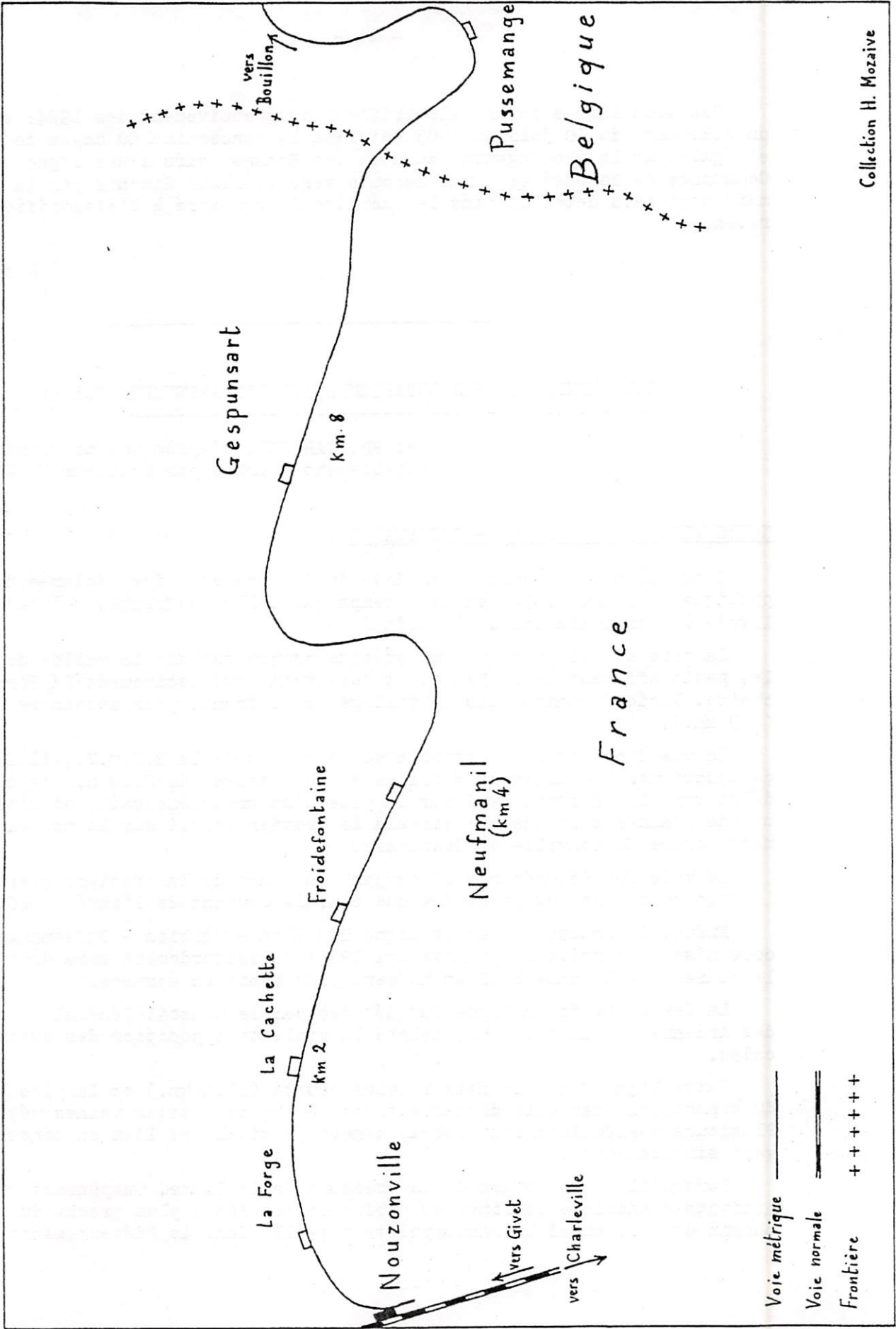
La voie fut déposée par l'occupant au cours de la première guerre mondiale: l'exploitation ne put reprendre que dans le courant de l'année 1920.

Enfin, la jonction avec la ligne Bouillon - Corbion - Pussemange sera encore mise en service le premier mai 1925: ce raccordement sera démonté dans le courant de l'année 1942 et ne sera plus remis en service.

La fermeture de la ligne fut décidée par le Conseil Général du département des Ardennes le 10 mai 1950, malgré la violente opposition des autorités locales.

Cette ligne fut à la fois la plus courte (11,2 km.) et la plus prospère du département car elle desservait bon nombre de petites usines métallurgiques. Plusieurs possédaient leur embranchement particulier: l'on en dénombra jusqu'à sept simultanément.

Lorsqu'il fut question de la création de la ligne, Gespunsart voyait son activité économique décliner au profit de localités plus proche du grand chemin de fer, aussi la municipalité vit-elle dans le "départemental" l'unique



- Voie métrique ———
- Voie normale = = =
- Frontière + + + + +

moyen de retrouver sa prospérité. Le Conseil Municipal vota un crédit de 200.000 francs or à titre de participation dans les frais d'établissement de la ligne: ces espoirs ne furent pas déçus puisque Gespunsart retrouva sa prospérité et se vit même attribuer 2.000 francs par an en rémunération de son apport.

La ligne dut faire face dès sa création à un trafic considérable, tant pour les voyageurs que pour les marchandises; l'on note six voyages aller-retour réguliers et quelques trains périodiques en 1899. Sa recette kilométrique était d'ailleurs la plus élevée du département. Le système de transport par trucks porteurs ne fut jamais utilisé: notons en passant que les appareils en service entre Le Tremblois et Rocroi ont été construits à La Cachette.

La ligne subit le contre-coup de la crise économique de 1929 qui au cours de l'année 1931 particulièrement se répercuta sur le plan local (certaines usines durent même fermer leurs portes), aussi fut-elle déficitaire. C'est à cette époque qu'apparurent les autorails Hawa (Hannover Waggonfabriek) avec leurs curieuses remorques à un essieu.

La voie était à l'origine équipée de rail de 18 kg au mètre courant: lors de la conversion à l'écartement métrique, un rail de 26 kg au mètre fut utilisé entre Nouzonville et Gespunsart; la section Gespunsart - Pussemange fut équipée en rail de 22 kg. Le profil était relativement aisé puisque la voie suivait la vallée: le rayon des courbes ne descendait pas en dessous de 100 mètres, sauf dans la traversée de Nouzonville (80 m.).

Le dépôt était établi à Gespunsart où se trouvait également le seul bâtiment voyageurs. Les autres arrêts ne possédaient qu'un abri-bureau: Neufmanil disposait en outre d'une halle à marchandises.

Le matériel roulant était identique à celui utilisé sur la ligne du Tremblois à Rocroi; il faut cependant y ajouter les autorails Hawa.

(à suivre)

---

DOCUMENTS PHOTOGRAPHIQUES .

13e série.

Photo n°	Type de véhicule
121	Ligne de l'Espinette: motrice "Bogota" 9626
122	" " " " : motrice "Titanic" 9505
123	Exposition de 1935 : motrice "Standard" 10023
124	Ligne de la Côte : rame "standard" des années 1930
125	" " " " : motrice "P.C.C." 10419
126	" " " " : motrice modernisée 9111
127	" " " " : motrice "Seneffe" 9598 (caisse origin.)
128	Ligne de Spa : motrice "Energie" 9486 (caisse origin.)
129	Lignes d'Anvers : motrice "Odessa" 9646 à 2 bissels
130	" " " " : motrice type 10294 avec rame marchan.

Nous rappelons que seuls les membres de l'Amutra sont en droit de bénéficier de notre service photographique. Les documents, tous de format 9 x 12, peuvent être commandés à la pièce ou par série entière, soit en virant anticipativement la somme de 8fr pièce à notre C.C.P. 449.80 (Amutra, Bruxelles 5), soit en remettant cette somme entre les mains de notre trésorier, au cours d'une des réunions amicales.

## LES TRANSPORTS EN COMMUN A VERVIERS.

---

(suite et fin)

Le parcours kilométrique total s'est élevé en 1960 à 2.078.000 km.  
Le nombre de voyageurs transportés a évolué sensiblement suivant les années et les circonstances :

1901 : 2.750.000	1921 : 4.300.000 (grève de 4 mois)
1913 : 6.800.000	1930 : 11.000.000
1915 : 4.000.000	1946 : 19.300.000 (maximum)
1920 : 7.500.000	1960 : 10.100.000

La gestion provisoire s'est terminée le 31 décembre 1961.  
A partir du 1 janvier 1962, l'ensemble du réseau des tramways et autobus a été confié à la Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération Verviétoise, dont l'actif est constitué par les biens qui sont revenus gratuitement aux pouvoirs publics le 31 décembre 1960, ainsi que les biens de l'ancienne Société des Tramways Verviétois.

La nouvelle concession a été accordée pour une durée s'étendant jusqu'au 31 décembre 1983.

### Tendances.

Dans une agglomération à rues étroites et sinueuses, les moyens de transport en commun de surface constituent, quels qu'ils soient, des obstacles gênants.

A Verviers, les artères principales reliant les communes des vallées, sont des routes d'Etat où la circulation est très dense et rendue plus difficile encore par l'usage de camions géants avec remorques, servant au transport de la laine vers les usines locales.

Les tramways, de largeur réduite (2 m.20), ont dans ce trafic un roulement précis qui facilite le dépassement par les autres usagers de la route. Les autobus, plus larges (2 m.40), sont moins commodes à ce point de vue, mais leur vitesse de marche est de 10 à 20 % supérieure à celle du tramway.

Il semble que les années à venir verront une transformation progressive du réseau par remplacement du tramway au moyen d'autobus de 70 places (30 assis + 40 debout).

### Immatriculation des véhicules.

a) Tramways à chevaux (de 1884 à 1900) :

- Série 1 à 26 : voitures fermées
- Série 27 à 38: voitures ouvertes (sous réserve).

b) Motrices électriques ( à partir de 1900 ) :

- Séries 60 à 73 et 76 à 85 (1900, Atel. Métall., Nivelles):

voitures 60 à 73 : réformées progressivement jusqu'en 1963 et démolies (notamment 6 vendues comme mitraille en février 1960 et 5 en mai et juillet 1962), sauf la motrice 72, cédée à l'Amutra;

voitures 76 à 85 : vendues en 1937 et remplacées par les 10 Enghien-St.Eloi, sauf la 77, devenue voiture de voies et travaux et toujours en service (avec livrée brun et blanc semblable à la S.T.I.B.).

- Série 86 à 97 (1907-1908, Atel., Métall., Nivelles) :

voitures 87, 88, 91, 94 à 97 : toujours en service;

voitures 86, 89, 90 et 92 : en réserve au dépôt de Pépinster;

voiture 93 : déclassée en février 1963 et démolie en mai 1963.

- Série 57 à 59 (1912, Atel. de Godarville) :

voiture 57 : cédée à l'Amutra;

voitures 58 et 59 : déclassées mi-janvier 1963 et démolie en mai 1963.

- Série 33 à 38 (1929, Atel. Germain) :

toujours en service.

- Série 76 à 85 (1937, Enghien-St.Eloi) :

ont remplacé les 10 "Métallurgique" de mêmes numéros; toujours en service.

c) Remorques du service électrique :

- Série 47 à 56 (1908, Raghenon) :

anciennes baladeuses transformées en remorques fermées en 1941 et désignées depuis lors sous le nom de "Tritures"; réformées progressivement jusqu'en 1952.

- Série 39 à 46 (1929, Atel. Germain)(remorques fermées) :

voiture 41 : toujours en service;

voiture 43 : en réserve au dépôt de Pépinster;

voiture 44 : cédée à l'Amutra;

voitures 40 et 46 : vendues comme mitraille en mai 1962;

voitures 39, 42 et 45 : cédées à une oeuvre d'enfants handicapés mentaux de la région verviétoise, où elles servent d'abris.

Sur toutes les motrices, la prise du courant se fait par trolley. Elles ont été équipées du frein à air Westinghouse peu avant 1940, sauf les motrices de 1900, qui ont conservé le frein à main.

Actuellement, la livrée du matériel électrique est ivoire, avec matricules peints en bleu; ce matériel est entretenu d'une façon impeccable. Les autobus portent une livrée verte.

Plaques directionnelles des tramways.

<u>N°</u>	<u>couleur du chiffre</u>		<u>couleur des inscriptions</u>
1	blanc sur fond noir	-	blanches sur fond rouge
1	idem	-	blanches sur fond rouge et vert
2	noir sur fond jaune	-	noires sur fond jaune
2	idem	-	noires sur fond jaune et vert
3	blanc sur fond noir	-	blanches sur fond vert
3	idem	-	idem
4	noir sur fond blanc	-	noires sur fond blanc
5	blanc sur fond brun	-	blanches sur fond brun
6	blanc sur fond noir	-	blanches sur fond vert

Remarques : les traits barrant les n° 1 et 2 sont rouges; celui qui barre le n° 3 est blanc;

les plaques directionnelles sont en bois, sauf pour les motrices de 1937; qui sont équipées d'un film.

Plaques directionnelles des autobus.

<u>N°</u>	<u>couleur du chiffre</u>		<u>couleur des inscriptions</u>
2	blanc sur fond noir	-	noires sur fond jaune
2	idem	-	idem
5	blanc sur fond noir	-	blanches sur fond brun
7	blanc sur fond bleu	-	blanches sur fond bleu
7	idem	-	blanches et bleues sur fond bleu et blanc
8	blanc sur fond noir	-	blanches sur fond rouge.

Plaques d'arrêt.

- a) services tramways : les plaques signalant les points d'arrêt, qu'ils soient fixes ou facultatifs, sont marqués d'inscriptions noires sur fond jaune;
- b) services autobus : même type de plaques, mais inscriptions blanches sur fond rouge.

Jean MECH  
14-1-1964

LA VOITURE N° 717 DE LA C.G.I.T.

Au début de 1964, la préservation d'une des voitures motrices du type 700 de la Compagnie Générale Industrielle de Transport de Lille (France) a été confiée à notre Musée.

La mise en circulation de cette voiture (N° 717) sur le réseau de la S.T.I.B., à l'occasion de la réouverture annuelle de notre Musée, a suscité un tel intérêt qu'il nous semble nécessaire de souligner les principales caractéristiques particulières de ce genre de véhicule absolument unique au monde.

Conçues par des ingénieurs des Tramways Electriques de Lille et de sa Banlieue ("T.E.L.B.") dont l'un d'entre eux, Monsieur F. Servaeten, a été un des principaux promoteurs de l'envoi de la 717 à Bruxelles, toutes les voitures de ce type ont été entièrement réalisées dans les ateliers mêmes de la Compagnie. Leur construction commença le 1er janvier 1931 et elles furent mises en service à partir de 1er avril 1932.

Primitivement montées sur un truck à 3 essieux radiants, elles furent dotées, en 1949, d'un système particulier de 2 trucks à 3 roues. Chaque essieu moteur est relié par un triangle d'articulation à un galet d'orientation. Les deux galets sont maintenus équidistants par une lame d'acier formant ressort et sur laquelle repose la carcasse du moteur de traction. Ce système permet une inscription en courbe de la voiture particulièrement aisée et lui confère un roulement remarquablement doux.

Chaque essieu moteur est muni d'un engrenage différentiel analogue à celui utilisé dans les véhicules automobiles et il est couplé au moteur de traction - qui est unique - par un arbre à cardan.

Le moteur de traction, du type compound, a une puissance unihoraire de 64 cv. sous une tension de 600 volts.

Le freinage électrique se fait par récupération et est combiné avec un freinage mécanique à tambours sur transmissions.

La voiture étant réversible, sa commande se fait par deux controllers à secteurs, un sur chaque plate-forme extrême.

La prise de courant se fait par un trolley à tête mobile orientable.

La caisse comporte deux compartiments avec couloir central et sièges transversaux. La capacité de la voiture est de 75 voyageurs dont 21 assis.

La suspension est réalisée par des ressorts à lames reposant sur chacun des bissels orientables.

Les dimensions du véhicule sont les suivantes :

Longueur hors-tout : 10 m. 140

Largeur hors-tout : 2 m. 100

Empattement des essieux moteurs : 4 m. 100

Tare totale à vide : 11 tonnes.

La série complète de ces véhicules comportait 18 voitures (N° 700 à 717). La voiture N° 714 a été exposée dans le hall des grands palais de l'exposition universelle de Bruxelles en 1935. La voiture N° 700 était un prototype légèrement différent des autres véhicules de la série. La voiture N° 701 sera également préservée par l'A.M.T.U.I.F. à Paris.

Jean de Meurs.

---

LE TRAM DE FOURON-LE-COMTE .

---

L'accord conclu entre l'Amutra et les Charbonnages d'Argenteau ainsi que les voyages que notre association a déjà réalisés sur la section Trembleur - Warsage ont placé l'ancienne ligne de Fouron-le-Comte au premier plan de notre actualité. Il est donc tout indiqué d'effectuer un rapide survol de son passé.

La ligne Liège - Barchon - Fouron-le-Comte était la 73e concession vicinale. Ouverte en 2 étapes, soit Liège - Barchon le 14 juillet 1898 et Barchon - Fouron-le-Comte le 14 août 1907, son développement devait atteindre 30,5 km. La voie était posée à l'écartement de 1 m.

En 1910, le 1er mai très exactement, la section Liège (Pl. Saint-Lambert) - Jupille était électrifiée. Sur le reste de la ligne, le tram à vapeur restera roi, jusqu'aux années 1935, qui verront la mise en service des autorails.

La pénurie de carburant et l'importance prise tout-à-coup par le trafic au cours de la seconde guerre devaient hâter l'électrification. En 1921, le tram électrique atteignait successivement Bellaire et Saive; en 1943, Barchon était atteint; enfin, le 25 décembre 1947, la ligne était électrifiée jusqu'à Blégny; cette modernisation n'ira jamais au-delà.

Malheureusement au cours des hostilités l'occupant avait fait démonter la section Dalhem - Fouron-le-Comte, aussi les autorails assurant le service au départ de Blégny seront-ils limités à Dalhem. Le service AR sera d'ailleurs définitivement arrêté le soir du 3 octobre 1948.

Afin de permettre l'acheminement des produits des Charbonnages d'Argenteau (siège de Trembleur) vers la gare S.N.C.B. de Warsage, située à 1 km. en deçà de Fouron-le-Comte, la ligne sera reconstruite le 28 juin 1952 entre Dalhem et Warsage; seuls y seront assurés les transports de marchandises, et cela par tramways à vapeur.

La section ainsi remise en service devait bientôt se trouver isolée du reste du réseau vicinal, car le 2 octobre 1955 voyait la suppression totale des trams entre Liège et Blégny. Aussi, peu de temps après, la S.N.C.V. proposera-t-elle à la Société des Charbonnages d'Argenteau de reprendre à son compte la section Trembleur - Warsage, d'une longueur d'axe de 10,710 km., ainsi que le matériel roulant. L'acte de rachat sera passé le 2 février 1961.

Le matériel roulant appartenant aux Charbonnages se compose de 3 locomotives, ex-vicinales n° 1075 (18 t. à vide), 303 (23 t. à vide) et 634 (23 t. à vide), d'une dizaine de trucks-porteurs pour le transport des wagons S.M.C. B., de quelques anciens wagons à haussettes vicinaux, d'un wagon fermé ex-S. N.C.V. également, et de wagons métalliques à haussettes construits par les Charbonnages pour le service de la voie.

La plupart de nos lecteurs ont eu l'occasion de parcourir cette ligne en tram à vapeur, le 6 juin et le 3 octobre de cette année; ils auront pu admirer le paysage harmonieux qui sert de cadre au tracé de la voie, ainsi que le fleuron de la ligne : le fameux tunnel de Dalhem, long de 144 m, construit en 1904 et seul tunnel encore en fonction sur l'ancien réseau vicinal.

Pierre DEHON.

---

#### ACTUALITES ET VIE DE L'ASSOCIATION.

" Adieu donc, bonne vieille ferraille de Liège ".

- Jamais une suppression de tramways n'a connu un engouement de la part du public comme celui que vient de vivre avec frénésie Liège en cette fin d'août 1964. Trois firmes commerciales liégeoises et l'Amutra ont réellement créé cet enthousiasme.

- Par un heureux mariage, un convoi spécial : motrice 184 ex-tulle et un wagon plat ex-reis, ont circulé les quatre derniers jours avec cette publicité : " Les trams encore 4 ( 3, 2, ...) jours, les cigarettes J... toujours ".

Comme à Versailles " Mes frères vont à la case, moi je vais au musée du tram ", le 29 août 1964 le convoi spécial 193 et 719, dont la motrice est destinée au musée, s'est baladé pour la première et dernière fois en service voyageurs, sur les deux anciens réseaux, à la plus grande joie d'une soixantaine de nombres et sympathisants de l'Amutra. Tous sont unanimes à apprécier la bonhomie, la sympathie et l'accueil liégeois. Les éloges ne cessent de tarir sur ce merveilleux voyage. Dame! Un tram jaune (avec plaque 16) à Jemeppe. Quelle affaire et quel événement!

Un grand magasin de la Place, conscient de l'apport de ses clients par le tram, a gratifié chaque membre du personnel du tram et organisé la réception dans le dépôt de Coronmeuse (déclassé). Pour la folle nuit d'adieu (nuit du 31/8 au 1/9), les deux dernières motrices (la 87 pour la ligne 1, et la 89 pour la ligne 4 avec plaque " dernier tram ") avaient été transformées en trams-bars par la brasserie P ... . L'harmonie des trams, par moitié, avait pris place dans les deux dernières remorques (714 et 712). Ces " trams de plaisir " furent littéralement pris d'assaut. Quelles surcharges, mes aïeux! C'est dans une ambiance de folle gaieté qu'on a " tourniqué " dans la ville jusqu'à 1 h.30; suivi par une meute d'automobilistes, klaxonnant à qui mieux mieux, empruntant les sens interdits du tram (la longueur de la caravane sur

deux files s'élevait à la longueur de la Rue de Fétinne, soit environ 500m) et salué au passage par un nombreux public. Que de photos ! que de souvenirs emportés ! Quelle magnifique pagaille organisée !

Finis les trams jaunes " bringuebalant " dans les rues de Liège. Mais le service reste assuré par les trams de Seraing (qui viennent à Liège), dont les voitures restent impeccables. Et il n'est pas impossible que nos motrices "métro" soient à l'aube d'un renouveau en tram, ou sous une forme rappelant quelque chose du tram, pour les liaisons rapides, denses et confortables comme doit le devenir la grande axiale " Seraing - Liège - Herstal ". Le magnifique complexe de voies du Pont de Seraing en est déjà l'amorce.

" Tram pas mort - Vive le tram ".

Robert HUMFLET.

---

" Et adieu donc, petits trams bleus de Luxembourg ".

Le 5 septembre, le dernier tram du Luxembourg circulait entre Walferdange et Luxembourg Pl. du Théâtre ( départ 15 h., arrivée 16 h.20). La motrice 34, à qui a été réservé l'honneur du dernier voyage, avait été largement fleurie et portait des panneaux indiquant les dates de mise en service du tramway à cheval ainsi que celle de la suppression définitive du réseau ferré, soit 1875 et 1964. Cette voiture, dans laquelle avaient pris place entre autres les derniers conducteurs et receveurs de la ligne 10, a été solennellement reçue aux principaux points desservis par l'ancienne ligne, soit Walferdange, Beggen, Dommeldange et Eich.

Partout, la foule était nombreuse et il y avait musique et discours des autorités locales. La séparation définitive avec le tramway, qu'on avait si souvent voulu voir disparaître, semblait difficile et fort regrettée, surtout par les habitants de Bereldange et de Walferdange, qui ne seront plus desservis par les autobus de la Ville de Luxembourg, mais par un entrepreneur privé. Cette nouvelle situation diminuera le nombre des parcours journaliers de plus de la moitié et a exigé une légère augmentation des tarifs, tout ceci parce que la commune de Walferdange n'a pas cru utile de renouveler le contrat d'exploitation avec la Ville de Luxembourg.

La réservée à l'Amutra : motrice 26 et remorque 121, avait effectué l'avant-dernier voyage régulier le 5 septembre.

Entretiens, une voiture de tramway à cheval, spécialement reconstituée par les ateliers des T.V.L. d'après d'anciens documents, et où avaient pris place des personnes en habit d'époque, quittait le dépôt de Limpertsberg pour rejoindre la Pl. du Théâtre, sous les acclamations d'une foule très dense. Ce tram devait encore rouler le 6 septembre.

Charles MAYER.

Les premiers jours de septembre ne furent décidément pas particulièrement fastes aux tramways; à Bruxelles, le 5 septembre, la ligne 20 voyait la disparition des tramways au profit des autobus sur la section Basilique - Sq. Montgomery.

Sur la section Sq. Montgomery - Gare de Schaerbeek, les voies sont maintenues et desservies par le tramway n° 23, qui parcourt actuellement l'itinéraire Bourse - Porte de Tervueren - Sq. Montgomery - Gare de Schaerbeek (auparavant : Bourse - Porte de Tervueren - Sq. Montgomery - Bd. St. Michel). A la même occasion, le service de tramway n° 26 était prolongé du Bd. Louis Schmidt au Sq. Montgomery.

---

Puisque nous parlons de réseaux urbains, rappelons que le 24 avril 1964 a eu lieu la fusion de la Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération Liégeoise avec la Société des Transports Intercommunaux de Liège - Seraing, sous la nouvelle appellation de Société des Transports Intercommunaux de la Région Liégeoise (S.T.I.R.L.); à cette occasion, la numérotation des lignes de la nouvelle société sera remaniée.

---

Au cours du mois de septembre, la S.T.I.B. a mis en service deux voitures type 5000 équipées d'une nouvelle caisse : il s'agit des voitures 5006 et 5023 qui, comme les 5018 - 5020 - 5021, ont reçu une carrosserie dont les lignes dérivent des voitures type 7000 - avec toutefois quelques détails nouveaux, inspirés des motrices type 7501 et 9000, notamment en ce qui concerne la forme des vitres et leur mode de fixation dans la caisse.

Ces deux voitures ont été mises en service sur les lignes 40/45.

---

A la S.N.C.V., le Ministère des Communications a autorisé, en date du 9 avril 1964, le démontage de la ligne Groenendaal - Overijse.

Depuis lors, les Usines Marien ont repris la section Groenendaal - Hoeilaart ainsi que l'ex-ART.500, afin de continuer, par leurs propres moyens, le transport des trains de bois.

---

Le 8 juillet, les Charbonnages d'Argenteau recevaient en prêt, de la S.N.C.V., l'ART. 86, ceci afin de pallier la mise hors-service provisoire des locomotives 303 et 634. Depuis lors, la 634 a été remise en service et a pu assurer l'extraordinaire voyage du 3 octobre, auquel ont participé 90 membres de la Light Railway Transport League et 105 membres et sympathisants de l'Amutra!

En prévision de cet événement, l'Amutra avait acheté à la S.N.C.V. une

seconde remorque à bogies ( la 19188), qui fut expédiée aux Charbonnages le 24 septembre, sous le matricule n° 2.

Mais les deux remorques à bogies se révélèrent nettement insuffisantes le jour de l'excursion, aussi les organisateurs furent-ils contraints d'y ajouter, en dernière minute, deux wagons à haussottes. Le temps, aussi radieux que le 6 juin, assura le succès de ces deux wagons, qui furent littéralement pris d'assaut. Nous ne décrirons pas l'étonnement et l'enthousiasme soulevés au passage chez les habitants des localités traversées ...

Quant à la 634, elle s'est acquittée de sa tâche sans la moindre défaillance, avec d'interminables panaches de fumée où abondait l'escarbille - à la plus grande joie des participants assoiffés d'authenticité ...

Aussi retournerons-nous à Warsage dès que possible, au début du printemps prochain.

---

En ce qui concerne le matériel nouvellement confié à l'Amutra, il faut signaler la motrice 193 de l'ex-S.T.I.A.L., qui a quitté Liège pour Haacht le 24 septembre.

Dans le domaine du matériel vicinal, la remorque à 2 essieux A. 1348, primitivement à plate-forme centrale, a quitté le dépôt de Mont-Saint-Jean à destination des ateliers de la Rue Eloy, où elle est conservée en vue de son exposition future à Schepdaal.  
Ce transfert s'est effectué le 1er septembre.

---

Un nouvel hôte a pris place au Musée ce 21 octobre - un hôte assez inattendu, puisqu'il s'agit d'une locomotive à vapeur à voie de 0,60 m., du type 020.

Construite par Krauss-Maffei à Munich en 1899 et mise en service en 1904, elle devait échouer en Belgique comme prise de guerre au lendemain de 1918.

Sa chaudière, timbrée à 12 kg, porte le n° 4048.  
La tare de la locomotive est de 6,5 tonnes; en ordre de marche, le poids s'élève à 8 tonnes.

L'exposition de cette jolie machine à Schepdaal a pour but de permettre aux visiteurs l'examiner de près un embellage et une distribution (ici, du

type Stephenson) de locomotive à vapeur.

Afin de mettre ces organes à la portée du regard, la nouvelle acquisition a été installée sur un wagon plat vicinal (n° A. 7295).

---

AVIS A NOS MEMBRES .

- Les réunions amicales de l'Amutra ont toujours lieu le premier vendredi de chaque mois, à 20 h., au local des Arbalétriers, 3, rue des Visitandines, à Bruxelles 1. Les prochaines réunions auront lieu les 6 novembre, 4 décembre et 8 janvier ( et non le 1er janvier, ce jour coïncidant avec une fête légale : notez-le dès aujourd'hui).

La réunion du 6 novembre sera consacrée à des projections cinématographiques ayant principalement trait aux excursions à Warsage, Qu'on se le dise!

- De nombreux membres nous envoient d'office leur littérature à l'intention de notre revue. Nous les en remercions, sans omettre toutefois de leur signaler que le sommaire de "Présence du Tramway" est établi, dans ses grandes lignes, plusieurs mois à l'avance. En conséquence, les membres projetant de rédiger un article sont invités à faire part de leurs intentions au comité de rédaction, qui décidera de l'opportunité de leur offre. Sans quoi, les candidats-auteurs s'exposeraient à attendre pendant de longues semaines la parution de leur article - à moins qu'il ne paraisse jamais, chose possible, par exemple, dans le cas où le sujet présenté ne s'inscrirait pas dans le cadre normal de "Présence du Tramway".

Faites-nous donc savoir au préalable:

- 1) de quoi vous vous proposez de parler
- 2) en combien de lignes (ou de pages) vous comptez le faire.

---

NOS PETITES ANNONCES.

Pour les amateurs qui le désirent, c'est l'occasion de se procurer la série de 7 photos illustrant le matériel roulant des Tramways de la Ville de Luxembourg. Toutefois, ne sera pris en considération que le versement de BF 50- par série au SEUL C.C.P. 94.00 de la C.G.E.R. à Bruxelles pour le Livret Ménager 10359/4001 de R.Tommerman, 222, avenue de la Couronne, Bruxelles 5. Offre valable jusqu'au 31 décembre 1964.

---